

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 1 108 862 A2

(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
20.06.2001 Patentblatt 2001/25

(51) Int. Cl. 7: F01N 3/035, F01N 11/00,
F01N 9/00, F02D 21/08,
F02D 41/02

(21) Anmeldenummer: 00126406.8

(22) Anmeldetag: 05.12.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)

(72) Erfinder:
• Pott, Ekkehard, Dr.
38518 Gifhorn (DE)
• Weidmann, Kurt, Dipl.-Ing.
38444 Wolfsburg (DE)

(30) Priorität: 17.12.1999 DE 19961166

(54) Verfahren und Vorrichtung zum Reduzieren schädlicher Bestandteile im Abgas einer Brennkraftmaschine

(57) In einem Verfahren zum Betreiben einer kontinuierlich reduzierenden Partikelminderungsanordnung einer Brennkraftmaschine (1), insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine, die in einer Abgasleitung (3) in Strömungsrichtung (5) hintereinander einen Oxidationskatalysator (6) und nachfolgend einen Partikelfilter

(7) aufweist, wird der NO_x-Anteil des Abgases angehoben, wenn der Partikelfilter (7) eine vorbestimmte obere Schwelle der Beladung überschreitet. Nach dem Unterschreiten einer unteren Schwelle der Beladung des Partikelfilters wird der NO_x-Anteil wieder abgesenkt.

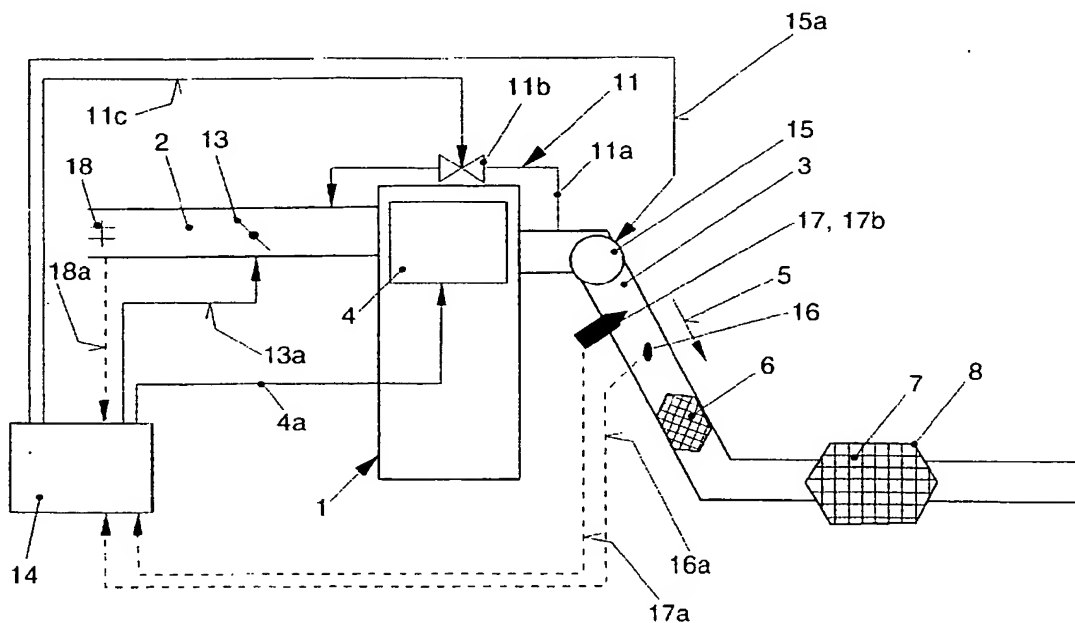


FIG. 1

Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren und eine Vorrichtung zum Reduzieren schädlicher Bestandteile im Abgas einer Brennkraftmaschine und betrifft insbesondere die Partikelregeneration einer kontinuierlich arbeitenden Partikelminderungsanordnung.

[0002] Es ist bekannt, zur Verminderung der Partikelemission bei Brennkraftmaschinen, insbesondere Diesel-Brennkraftmaschinen, einen Partikelfilter zu benutzen, der in der Abgasleitung angeordnet ist und die Partikel aus dem durch die Abgasleitung strömenden Abgas filtert. Hierbei werden die Partikel im Partikelfilter zurückgehalten, wo sie sich ansammeln. Diese Ansammlung der Partikel wird als Beladung des Partikelfilters bezeichnet. Diese Beladung führt dazu, daß sich der Partikelfilter mit der Zeit zusetzt und regeneriert werden muß, was durch ein Frei- bzw. Abbrennen der Partikel am Filter erfolgen kann. Die Zündtemperatur von Ruß, aus dem die Partikel hauptsächlich bestehen, liegt bei Partikelfiltern üblicherweise etwa im Bereich von über 550° C.

[0003] Es ist bereits ein sogenanntes CRT-System (Continuously Regenerating Trap) vorgeschlagen worden, bei dem es sich um eine kontinuierlich reduzierende Partikelminderungsanordnung handelt, die einen vorgeschalteten Oxidationskatalysator und einen nachgeschalteten Partikelfilter in der Abgasleitung umfaßt. Am Oxidationskatalysator wird die anströmenden NOx-Rohemissionen der Brennkraftmaschine, die vorwiegend in Form von NO vorliegen, zunächst zu NO₂ oxidiert. Das NO₂ ist als starkes Oxidationsmittel dann in der Lage, die im Partikelfilter festgehaltenen Partikel zu oxidieren, wobei NO₂ wieder zu NO reduziert wird. Bei einem hinreichend hohen NO₂-Angebot wird eine befriedigende Partikelverminderung erreicht. Es findet jedoch nahezu keine NOx-Verminderung statt, wobei der an sich schädliche Bestandteil NOx dazu ausgenutzt wird, die Partikel im Partikelfilter zu oxidieren.

[0004] Ferner ist bekannt, den NOx-Anteil im Abgas durch eine NOx-Minderungsanordnung zu senken, z.B. durch eine Anhebung einer Abgas-Rückführungsmenge, jedoch ergibt sich hierbei folgendes Problem. Wird beim Einsatz einer kontinuierlich arbeitenden Partikelminderungsanordnung die NO_x-Rohemission beispielsweise durch eine Abgas-Rückführungsmenge soweit gemindert, daß gewünschte Grenzwerte für NO_x eingehalten werden können, kann im Abgas vor dem Partikelfilter nicht mehr genügend NO₂ vorliegen, um eine vollständige Umsetzung des Partikelmassenstroms zu gewährleisten. Eine zunehmende Beladung des Partikelfilters ist damit nicht auszuschließen. Bei sehr hohen Beladungsmengen im Partikelfilter steigt der Abgasgegendruck an, so daß neben einem Kraftstoff-Mehrverbrauch sogar ein Absterben der Brennkraftmaschine droht. Überdies besteht dann bei sehr starker Erwärmung des Partikelfilters die Gefahr der Selbstzündung der Partikel. Bei entsprechend hohen gespeicherten

Partikelmengen kann deren unkontrolliertes Abbrennen zu einer Zerstörung des Partikelfilters führen.

[0005] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren zur Regeneration des Partikelfilters einer kontinuierlich arbeitenden Partikelminderungsanordnung sowie eine entsprechende Abgasreinigungsanordnung zu schaffen, mit denen beispielsweise die neue europäische Abgasnorm EU-IV eingehalten wird.

[0006] Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Verfahrens nach Anspruch 1 sowie der Vorrichtung nach Anspruch 8 gelöst. Bevorzugte Ausführungsformen der Erfindungen sind Gegenstand der Unteransprüche.

[0007] Den erfindungsgemäßen Lösungen liegt die Erkenntnis zugrunde, daß die Beladung des Partikelfilters eine bestimmte Zeit in Anspruch nimmt und die Zeit bis zu einem bestimmten oder kritischen Beladungsgrad dazu ausgenutzt werden kann, den NOx-Anteil zu verringern, wodurch das Abgas eine umweltfreundlichere Qualität erhält.

[0008] Das Verfahren nach Anspruch 1 und die Vorrichtung nach Anspruch 8 eignen sich für eine Rohemission, deren NOx-Anteil so niedrig ist, daß nach der Umwandlung von NOx zu NO₂ ein zu geringes NO₂-Angebot vorhanden ist, um die Partikel im Filter zu oxidieren. Deshalb wird der Beladungsgrad im Partikelfilter mit dem eingangs beschriebenen Nachteil zunehmen, wobei jedoch in diesem Funktionsbereich ein Abgas mit einem weit verminderten NOx-Anteil die Vorrichtung verläßt. Wenn der Beladungsgrad einen bestimmten oder kritischen Wert angenommen hat, wird der NOx-Anteil in der Rohemission vergrößert. Hierdurch wird ein erhöhtes NO₂-Angebot im Partikelfilter bereitgestellt, um den Partikelanteil im Partikelfilter zu senken, wobei diese Senkung größer ist als der Partikeleintrag, so daß der Beladungsgrad wieder verringert wird. Das erhöhte NO- bzw. NOx-Angebot kann gewährleistet werden, beispielsweise durch eine Absenkung einer Abgasrückführungsrate, durch Vorverlagerung des Spritzbeginns der Haupteinspritzung oder durch Änderung von Menge und Beginn einer Voreinspritzung. Während dieses Funktionszyklusses weist das Abgas einen etwas höheren NOx-Anteil auf. Wenn der Beladungsgrad sich verringert, z.B. auf einen bestimmten Wert, kann der NOx-Anteil in der Rohemission wieder verringert werden, wobei in diesem Funktionszyklus das Abgas einen geringeren NOx-Anteil aufweist.

[0009] Die erfindungsgemäße Vorrichtung ist außerdem von einfacher und kostengünstig herstellbarer Bauweise, die sich in einfacher Weise steuern läßt und funktionssicher arbeitet.

[0010] Nachfolgend werden die Erfindung bzw. weitere erfindungsgemäße Funktionskriterien und Maßnahmen sowie durch sie erzielbare Vorteile anhand eines weiteren Ausführungsbeispiels und einer Zeichnung näher erläutert. Es zeigen

Fig. 1 eine Brennkraftmaschine mit einer erfin-

dungsgemäßen Vorrichtung zum Reduzieren von schädlichen Bestandteilen im Abgas der Brennkraftmaschine in schematischer Darstellung; und

Fig. 2 eine Modellierung eines abgewandelten Ausführungsbeispiels.

[0011] Fig. 1 zeigt die Brennkraftmaschine 1, insbesondere eine Diesel-Brennkraftmaschine, mit mehreren Zylindern, zu denen sich eine Luftansaugleitung 2 und von denen sich eine Abgasleitung 3 in an sich bekannter Weise erstrecken. Der Brennkraftmaschine 1 sind nicht dargestellte Kraftstoff-Einspritzventile einer Kraftstoff-Einspritzvorrichtung 4 zugeordnet. Die Zylinder werden durch direkte Einspritzung mit Kraftstoff aus den Einspritzventilen und mit Verbrennungsluft durch die Luftansaugleitung 2 in einem einstellbaren bestimmten Kraftstoff/Luft-Verhältnis versorgt, wodurch der Verbrennungsbetrieb gewährleistet ist.

[0012] Die Zylinder sind durch nicht dargestellte Zweigleitungsabschnitte mit der gemeinsamen Abgasleitung 3 verbunden, die von dem von der Brennkraftmaschine 1 ausgestoßenen Abgas in der mit einem Pfeil 5 bezeichneten Strömungsrichtung 5 durchströmt wird. In der Abgasleitung 3 ist ein Partikelminderungssystem mit einem Oxidationskatalysator 6 angeordnet. In der Strömungsrichtung 5 hinter dem Oxidationskatalysator 6 ist in der Abgasleitung 3 ein Partikelfilter 7 in einem Gehäuse 8 angeordnet.

[0013] Der Brennkraftmaschine 1 ist eine Abgasrückführvorrichtung 11 zugeordnet, die eine die Brennkraftmaschine 1 umgehende Rückführleitung 11a aufweist, die von der Abgasleitung 3 in der Strömungsrichtung 5 hinter der Brennkraftmaschine, gegebenenfalls hinter einer verstellbaren Abgasdrossel 12, abzweigt und in der Strömungsrichtung 5 vor der Brennkraftmaschine 1 mit der Luftansaugleitung 2 verbunden ist und zwar in der Strömungsrichtung 5 hinter einer Drosselklappe 13 in der Luftansaugleitung 2. In der Rückführleitung 11a ist ein verstellbares Abgasrückführventil 11b angeordnet, mit dem die Rückführmenge des Abgases steuerbar oder regelbar ist, und das durch eine Steuerleitung 11c mit einer allgemein mit 14 bezeichneten elektronischen Steuereinrichtung verbunden ist, die einen zentralen Prozessor (CPU) aufweist. Die Drosselklappe 13 ist ebenfalls durch eine Steuerleitung 13a und gegebenenfalls auch Signalleitung mit der Steuereinrichtung 14 verbunden.

[0014] Der Brennkraftmaschine 1 ist ein an sich bekannter Turbolader 15 zugeordnet, der andeutungsweise im Übergangsbereich zwischen der Brennkraftmaschine 1 und der Abgasleitung 3 dargestellt und durch eine sich von der elektronischen Steuereinrichtung 14 zu ihm erstreckenden Steuerleitung 15a ansteuerbar ist. In der Abgasleitung 3 sind in der Strömungsrichtung 5 vor dem Oxidationskatalysator 6 ein Temperatursensor 16 und ein Gasdrucksensor 17 angeordnet, die

durch Signalleitungen 16a, 17a mit der elektronischen Steuereinrichtung 14 verbunden sind. Vorzugsweise ist der Drucksensor 17 dem Temperatursensor 16 in der Strömungsrichtung 5 vorgeordnet.

[0015] Der Drucksensor 17 ist Teil einer Meßvorrichtung 17b, mit der der Druck in der Abgasleitung 3 in der Strömungsrichtung 5 vor dem Oxidationskatalysator 6 und hinter dem Turbolader 15 feststellbar ist, wobei ein dem jeweiligen Gasdruck entsprechendes Drucksignal erzeugt wird, das mittels der Signalleitung 17a der Steuer- oder Regeleinrichtung 14 übermittelt wird und von dieser als Istwert für die Steuerung oder Regelung benutzt wird.

[0016] Alternativ kann der Abgasgegendruck durch eine Messung der Frischluftmasse bei geöffnetem Abgasrückführventil 11b ermittelt werden. Hierzu ist in der Luftansaugleitung 2 in der Strömungsrichtung 5 vorzugsweise vor der Drosselklappe 13 ein Hitzdraht 18 eines Luftmassenmessers angeordnet, der durch eine Signalleitung 18a mit der Steuer- oder Regeleinrichtung 14 verbunden ist, die dessen Signale als Istwert benutzt.

[0017] Mit der Bezugszahl 4a ist eine sich zur Einspritzvorrichtung 4 erstreckende Steuerleitung bezeichnet, über die die Einspritzvorrichtung 4 zwischen Einstellungen vor, haupt (mittel) und nach durch die Steuer- oder Regeleinrichtung 14 einstellbar ist.

[0018] Nachfolgend wird das Verfahren zur Reduzierung der schädlichen Bestandteile im Abgas beschrieben. Aufgrund entsprechender Maßnahmen, beispielsweise der Motorsteuerung oder durch eine entsprechende EGR-Rate reicht der NOx-Anteil des Abgases nach der Umwandlung des NO im Oxidationskatalysator 6 zu NO₂ nicht aus, um die am Partikelfilter 7 gesammelten Partikel in einem so starken Maße zu reduzieren, daß die Reduktion der Partikel größer ist als der Partikeleintrag. Folglich wird der Partikelfilter 7 zunehmend beladen, wobei der Gasgegendruck in der Abgasanlage 2 vor dem Partikelfilter 7 steigt. Dies wird durch die Abgasdruck-Meßvorrichtung 17b überwacht. Wenn der Abgasgegendruck einen bestimmten oder kritischen Wert übersteigt, wird der NOx-Gehalt des Rohabgases durch geeignete Maßnahmen erhöht, so daß die Reduzierung der gefilterten Partikel größer ist als der Partikeleintrag. Wenn der Gasgegendruck dann wieder unter einen bestimmten Wert fällt, wird NOx-Gehalt wieder verringert.

[0019] Im Rahmen der Erfindung kann das aus der Brennkraftmaschine 1 ausgestoßene Abgas einen NO_x-Anteil enthalten, der dem vorbeschriebenen abgesenkten Wert ohne eine NOx-Verminderungsvorrichtung entspricht. In einem solchen Fall wird dann, wenn der Beladungsgrad am Partikelfilter 7 eine obere Schwelle erreicht, der NOx-Anteil in der Abgasrohmission durch eine entsprechende Maßnahme auf einen Wert erhöht, der eine Reduzierung der Partikel im Partikelfilter gewährleistet. Wenn dann der Abgasgegendruck wieder auf einen bestimmten Wert fällt, d.h. die Beladung des Partikelfilters unterhalb einer vorbestimmten Schwelle

gefallen ist, wird die NO_x-Erhöhung wieder zurückgenommen und so fort.

[0020] Im Rahmen der Erfindung kann die Vergrößerung des NO_x-Anteils durch eine Absenkung der Abgas-Rückführrate, durch Vorverlagerung des Spritzbeginns der Haupteinspritzung, oder durch Änderung von Menge und Beginn der Voreinspritzung erreicht werden.

[0021] Zur Verstärkung der Partikelminderung ist es sinnvoll, oberhalb einer applizierbaren Schwelle der ermittelten Partikelfilterbeladung und oberhalb einer applizierbaren Schwelle der Abgas- und/oder Partikelfiltertemperatur ein erhöhtes NO_x- bzw. NO-Angebot bereitzustellen, um die im Partikelfilter 7 eingelagerte Partikelmasse stärker zu senken als der Partikeleintrag.

[0022] Die Einsatzschwelle, d.h. die obere Schwelle der Partikelfilterbeladung, für NO-steigernde Maßnahmen kann abhängig sein von dem Beladungszustand des Partikelfilters 7 gewählt werden. Mit zunehmender Last nehmen die NO-Rohemissionen, aber auch der absolute Anstieg der NO-Emissionen durch NO-steigernde Maßnahmen überproportional zu, während im Leerlauf bei einer Verdoppelung der NO-Rohemissionen das NO₂-Angebot vor dem Partikelfilter 7 um 2 bis 8 g/h erhöht werden kann, ist bei Mitteldrücken um 6 bar bereits mit 20 bis 100 g/h NO-Mehremissionen zu rechnen, so daß die Rücknahme der Partikelmasse im Partikelfilter 7 entsprechend schneller ablaufen kann. Hinzu kommt, daß bei höheren Motorlasten üblicherweise auch höhere Abgastemperaturen vorliegen, so daß die Gefahr des Unterschreitens einer Ansprightemperatur des Partikelminderungssystems von 200 ° C geringer ist.

[0023] Es kann somit beispielsweise vorgeschlagen werden, bei gespeicherten Partikelmassen bis 5 Gramm erst ab 6 bar Mitteldruck NO-steigernde Maßnahmen einzusetzen, während mit zunehmender Beladung der Schwellwert um 1 bar pro 5 Gramm eingelagerter Partikelmasse abnimmt. Selbstverständlich sind aber fahrzeug- und motorabhängig auch Abweichungen möglich.

[0024] Fig. 2 zeigt eine Modellierung der Partikelspeicherung. Ein in einem entsprechenden Speicher der Motorsteuerung abgespeichertes Kennfeld 21 der NO-Rohemission, der Abgasmassenstrom 22 sowie die Temperatur 23 des Vorkatalysators beeinflussen die Rate 24 der Umwandlung von NO → NO₂. Ferner geht die Temperatur 23 des Vorkatalysators in ein Vorrohmodell 25 ein, woraus sich die Temperatur 27 am Partikelfilter ergibt. Die bereits erwähnte Umwandlungsrate 24 bestimmt die tatsächliche NO₂-Emission 26 vor dem Partikelfilter. Der Partikelumsatz 29 im Partikelfilter wird von der Temperatur 27 am Partikelfilter, der NO₂-Emission 26 vor dem Partikelfilter sowie einem Kennfeld 28 Partikelemissionen beeinflusst. Der Partikelumsatz 29 schließlich bestimmt die eingelagerte Partikelmasse 30. Ein entsprechendes Modell läßt sich daher aus dem geschilderten Zusammenhang aufstellen.

BEZUGSZEICHENLISTE

[0025]

- | | | |
|----|-----|--|
| 5 | 1 | Brennkraftmaschine |
| | 2 | Luftansaugleitung |
| | 3 | Abgasleitung |
| | 4 | Einspritzvorrichtung |
| | 5 | Strömungsrichtung |
| 10 | 6 | Oxidationskatalysator |
| | 7 | Partikelfilter |
| | 8 | Gehäuse |
| | 11 | Abgasrückvorrichtung |
| | 11a | Rückführleitung |
| 15 | 12 | Abgasdrossel |
| | 13 | Drosselklappe |
| | 14 | Steuereinrichtung |
| | 15 | Turbolader |
| | 16 | Temperatursensor |
| 20 | 16a | Signalleitung |
| | 17 | Gasdrucksensor |
| | 17a | Signalleitung |
| | 17b | Meßvorrichtung |
| | 18 | Hitzdraht |
| 25 | 18a | Signalleitung |
| | 21 | Kennfeld NO-Rohemission |
| | 22 | Abgasmassenstrom |
| | 23 | Temperatur-Vorkatalysator |
| | 24 | NO-→NO ₂ -Bildung |
| 30 | 25 | Vorrohmodell |
| | 26 | NO ₂ -Emission vor Partikelfilter |
| | 27 | Temperatur am Partikelfilter |
| | 28 | Kennfeld Partikelemission |
| | 29 | Partikelumsatz |
| 35 | 30 | Einlagerte Partikelmasse |

Patentansprüche

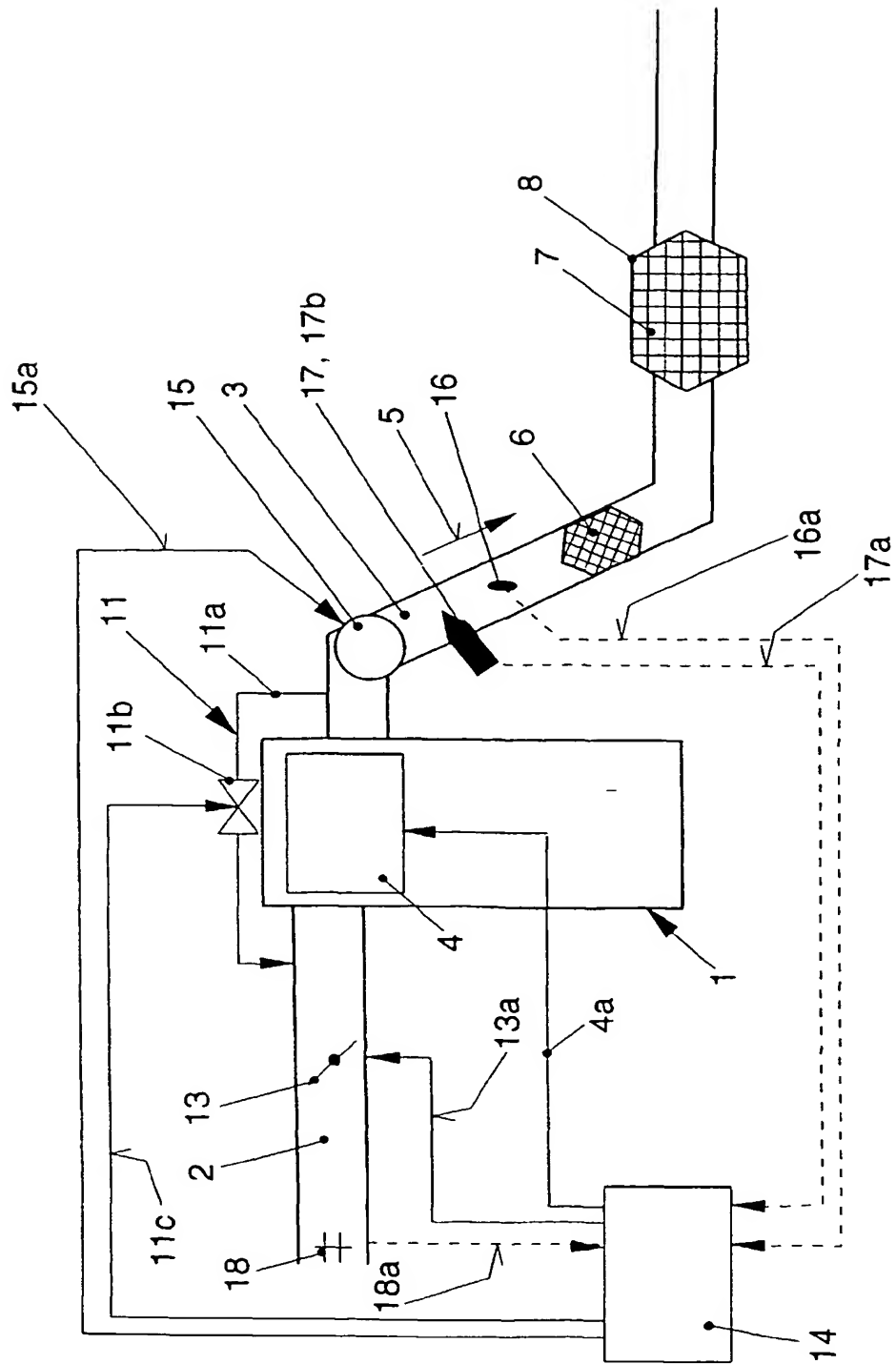
- | | | |
|----|----|--|
| 40 | 1. | Verfahren zum Betreiben einer kontinuierlich reduzierenden Partikelminderungsvorrichtung einer Brennkraftmaschine (1), insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine, die in einer Abgasleitung (3) in Strömungsrichtung (5) hintereinander einen Oxidationskatalysator (6) und nachfolgend einen Partikelfilter (7) aufweist, dadurch gekennzeichnet , daß der NO _x -Anteil des Abgases angehoben wird, wenn der Partikelfilter (7) eine vorbestimmte obere Schwelle der Beladung überschreitet. |
| 45 | | |
| 50 | 2. | Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet , daß der NO _x -Anteil des Abgases nach Unterschreiten einer vorbestimmten unteren Schwelle der Beladung abgesenkt wird. |
| 55 | | |
| | 3. | Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet , daß der Beladungszustand des Partikelfilters (7) durch Messung des Abgasge- |

drucks über einen Gasdrucksensor erfolgt.

4. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Beladungszustand des Partikelfilters (7) durch Messung der Frischluftmasse bei geöffnetem EGR-Ventil erfolgt. 5
5. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Beladungszustand des Partikelfilters (7) aus Kennfeldern der Ruß- und NOx-Emissionen der Brennkraftmaschine sowie einem Modell der Partikelumsetzung des Partikelmin- 10 derungssystems bestimmt wird.
6. Verfahren nach einem der vorangegangenen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Erhöhung des NOx-Anteils des Abgases durch Absenkung der EGR-Rate und/oder Vorverlagerung des Spritzbeginns der Haupteinspritzung und/oder durch Änderung der Menge und des Beginns der Voreinspritzung erfolgt. 20
7. Verfahren nach einem der vorangegangenen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die obere Schwelle eine Funktion des Beladungszustands des Partikelfilters (7) ist. 25
8. Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der vorangegangenen Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Vorrichtung eine Steuervorrichtung (14) aufweist. 30
9. Vorrichtung nach Anspruch 8, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Steuervorrichtung (1) die NOx-Rate des Abgases (19) durch eine von der Steuereinrichtung (14) einstellbare Abgasrückführvorrichtung (11) bestimmt. 35
10. Vorrichtung nach Anspruch 8 oder 9, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Vorrichtung eine Meßvorrichtung zum Bestimmen des Grads der Beladung des Partikelfilters (7) aufweist. 40
11. Vorrichtung nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Meßvorrichtung (17b) den Druck im Abgas vor dem Partikelfilter (7) ermittelt. 45
12. Vorrichtung nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Meßvorrichtung (17b) einen Drucksensor (17) aufweist, der in der Abgasleitung (3) vor dem Partikelfilter (7) angeordnet ist und der beim Erreichen des bestimmten Beladungsgrades ein Signal über eine Signalleitung an die Steuereinrichtung (14) abgibt. 50
13. Vorrichtung nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Meßvorrichtung (17b) einen Frischluftmassenmesser (18) aufweist, dessen 55

Meßsignale der Steuereinrichtung (14) durch eine Signalleitung (18a) übermittelt werden.

14. Vorrichtung nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet**, daß in der Abgasleitung (3) ein Temperatursensor (16) vorzugsweise in der Strömungsrichtung (5) vor dem Oxidationskatalysator (6) angeordnet ist, dessen Meßsignale der Steuervorrichtung (14) über eine Signalleitung (16a) übermittelt werden.
15. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 8 - 14, **dadurch gekennzeichnet**, daß an die Abgasleitung (3) vor dem Oxidationskatalysator (6) und vorzugsweise vor dem Gasdrucksensor (17) ein Turbolader (15) mit einem Ladedrucksteller angeschlossen ist, wobei der Ladedrucksteller durch eine Steuerleitung (15a) mit der Steuereinrichtung (14) verbunden ist.



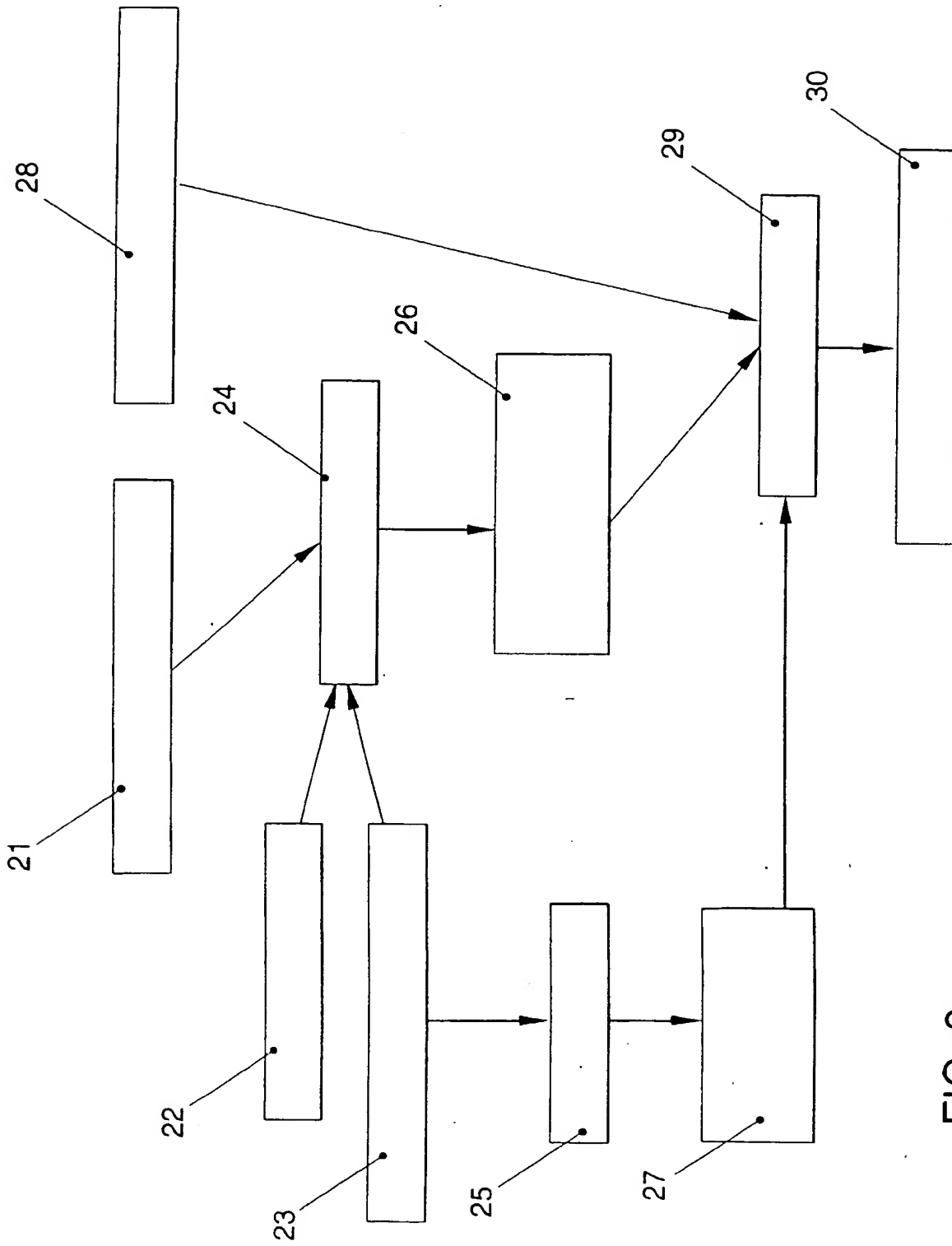
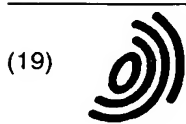


FIG. 2

This Page Blank (uspto)



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) EP 1 108 862 A3

(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
26.11.2003 Patentblatt 2003/48

(43) Veröffentlichungstag A2:
20.06.2001 Patentblatt 2001/25

(21) Anmeldenummer: 00126406.8

(22) Anmeldetag: 05.12.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 17.12.1999 DE 19961166

(51) Int Cl.7: F01N 3/035, F01N 11/00,
F01N 9/00, F02D 21/08,
F02D 41/02, F01N 3/023,
F02D 35/00, B01D 53/94

(71) Anmelder: Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)

(72) Erfinder:
• Pott, Ekkehard, Dr.
38518 Gifhorn (DE)
• Weidmann, Kurt, Dipl.-Ing.
38444 Wolfsburg (DE)

(54) Verfahren und Vorrichtung zum Reduzieren schädlicher Bestandteile im Abgas einer Brennkraftmaschine

(57) In einem Verfahren zum Betreiben einer kontinuierlich reduzierenden Partikelminderungsanordnung einer Brennkraftmaschine (1), insbesondere einer Diesel-Brennkraftmaschine, die in einer Abgasleitung (3) in Strömungsrichtung (5) hintereinander einen Oxidationskatalysator (6) und nachfolgend einen Partikelfilter

(7) aufweist, wird der NO_x-Anteil des Abgases angehoben, wenn der Partikelfilter (7) eine vorbestimmte obere Schwelle der Beladung überschreitet. Nach dem Unterschreiten einer unteren Schwelle der Beladung des Partikelfilters wird der NO_x-Anteil wieder abgesenkt.

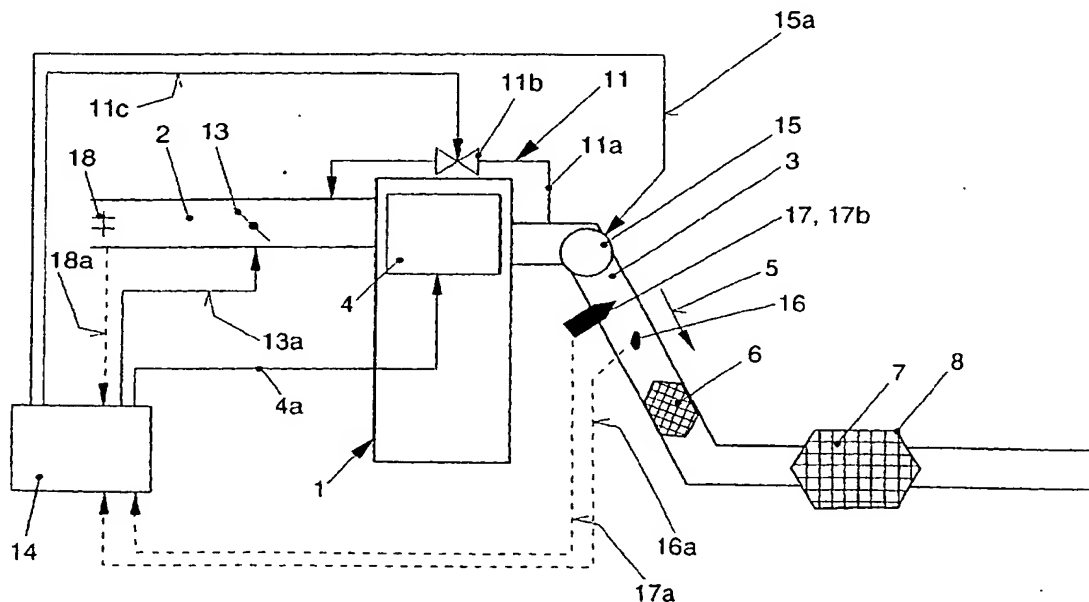


FIG. 1



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 00 12 6406

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (InCL.7)
X	WO 99 09307 A (JOHNSON MATTHEY PLC ;WARREN JAMES PATRICK (GB); ALLANSSON RONNY (S) 25. Februar 1999 (1999-02-25)	8,9,15	F01N3/035 F01N11/00 F01N9/00
A	* Seite 4, Zeile 8 - Zeile 23; Abbildung 1 *	1,6	F02D21/08 F02D41/02 F01N3/023 F02D35/00 B01D53/94
A	COOPER B J ET AL: "ROLE OF NO IN DIESEL PARTICULATE EMISSION CONTROL" DEVELOPMENTS IN DIESEL PARTICULATE CONTROL SYSTEMS, WARRENDALE, PA, US, 1989, Seiten 171-183, XP000889454 * Seite 1, Spalte 2 * * Seite 6, Spalte 2 *	1,2	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 2000, no. 03, 30. März 2000 (2000-03-30) & JP 11 336530 A (NISSAN MOTOR CO LTD), 7. Dezember 1999 (1999-12-07) * Zusammenfassung *	1,6	
A	EP 0 879 946 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 25. November 1998 (1998-11-25) * Seite 2, Zeile 19 - Seite 3, Zeile 11; Abbildung 1 *	1,6,8,15	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7) F01N F02D B01D
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 8. Oktober 2003	Prüfer: Schmitter, T
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03.02 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 12 6406

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

08-10-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
WO 9909307	A	25-02-1999	AU	8738798 A	08-03-1999
			DE	69808644 D1	14-11-2002
			DE	69808644 T2	31-07-2003
			EP	1003958 A1	31-05-2000
			WO	9909307 A1	25-02-1999
			US	2002046562 A1	25-04-2002

JP 11336530	A	07-12-1999	KEINE		

EP 0879946	A	25-11-1998	JP	3116876 B2	11-12-2000
			JP	11036923 A	09-02-1999
			DE	69809492 D1	02-01-2003
			DE	69809492 T2	24-04-2003
			EP	0879946 A2	25-11-1998
			ES	2183252 T3	16-03-2003
			US	5937639 A	17-08-1999
			CN	1217425 A ,B	26-05-1999

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

This Page Blank (uspto)